BULTENO
de la Internacia Federacio de Esperantistaj Fervojistoj
Sekretariejo:
Orteliusstraat 108III Amsterdam
Redaktejo:
von Liebigweg 26 Amsterdam

KOMUNIKOJ PRI LA 7-a IFEF-KONGRESO EN ZÜRICH
8-a ĜIS 13-a DE MAJO 1955
ADRESO DE LKK: POŜTFAKO 2311, ZÜRICH 11

INFORMILO NO. 2: **PROVIZORA KONGRESA PROGRAMO**

Dimanĉo, 8-a de majo: Dum la tuta tago akceptejo en la stacidomo malfermata.
20.00 Interkonatiĝa Verspero en Limmathaus.

Lundo, 9-a de majo:
9.00 Kunsido de estraro kaj delegitaro de IFEF.
13.00 Komuna tagmanĝo en SBB-kantinoj.
14.00 Faka Ekskurso al SBB-Centra-Riparejo Altstetten.
16.30 Kunsido de la Terminara Komitato.
18.45 Komuna Vespermanĝo.
20.00 Solena Malfermo de la kongreso.

Mardo, 10-a de majo: (samaj manĝotempoj kiel lunde)
9.00 Unua Laborkunsido de IFEF. (Ekskurso nur por virinoj)
14.00 Komuna Fotografiĝo.
14.30 Fakaj Prelegoj.
20.00 Film-Vespero.

Merkredo, 11-a de majo: (samaj manĝotempoj)
9.00 Dua Laborkunsido de IFEF. (Ekskurso nur por virinoj)
14.00 Ŝipekskurso sur la Lago de Zürich

Ĵaŭdo, 12-a de majo: (samaj manĝotempoj)
9.00 Tria Laborkunsido de IFEF. (Ekskurso nur por virinoj)
10.30 Fakaj prelegoj.
14.00 Rondveturado tra Zürich (senpage) 1-a grupo.
16.00 Rondveturado tra Zürich (senpage) 2-a grupo.
20.00 FOLKLORA VESPERO.

Vendredo, 13-a de majo:
Postkongresa ekskurso al la narcisaj kampoj de *Les Pleiades* super Vevey, ĉe la Lemana Lago.

Aliĝilo. estas aldonita al tiu ĉi IFEF-Bulteno. Uzu ĝin baldaŭ. Frua aliĝo kaj mendo de loĝejo havas la preferon loĝi pli komforte kaj pli proksime. Atentu bone la favoran kotizon por IFEF-membroj ĝis 31-a de Jan. 1955. LKK akceptos aliĝilojn nur ĝis 15-a de Aprilo 1955.
Kongres-aliĝo sen samtempa pago de la kotizo estas ne-ebla. Ne ŝarĝu LKK-on per rektaj aliĝiloj, aranĝu vian partoprenon pere de via landa peranto.

Loĝado. Svislando estas nemultekosta lando; sendube via konstato ĉe studo de niaj prezoj. Loĝado, matenmanĝo kaj servomono en bonaj hoteloj, jen la plej praktika aranĝo kiu ebligos al vi bone antaŭkalkuli la bezonotan kongres-monon.
Al ĉiu kolego la partopreno de tiu kongreso estu ebla- sub tiu devizo: LKK klopodos kolekti dormeblecojn ĉe ne-esperantistaj fervojistoj de Zürich. Jam konsiderinda nombro da tiaj dorm-eblecoj estas konata al ni. Ili kostas inter fr.1.- ĝis 3.- ponokte. Tamen kolego, vi sendube konsentas kun ni, ke tiujn favorajn lokojn ni rezervu por kolegoj kun malaltaj salajroj, al kolegoj, kiuj apenaŭ ricevos devizojn por sia restado eksterlanda?
Pri ekskursoj, komuna manĝado kaj postkongresa ekskurso ni enformos en proksima Bulteno.

Ĝojanta pro ricevo de via aliĝo, via BiWaSoNo-LKK.

KONGRESPROPONOJ

Kongresproponojn, klare formulitajn, kaj eventuale la nomojn de la kandidatoj por la ĉefestraro oni sendu antaŭ la 1-a de januaro al nia sekretario J.Lok, Orteliusstraat 108.III, Amsterdam-W., Nederlando.

TERMINARA KOMITATO

En sia cirkulero al la ĉefkomitatanoj de la T.K. sinjoro Blondeaux konstatas ke unuavide la sintado de la komitatanoj ne estas kuraĝige por tiuj, kiuj senlace penadas, celante eldoni teknikan dokumenton esperantlingvan.

Kvankam flataj vortoj ne abundas en tiu cirkulero, ni esperas ke la komitatanoj atente tralegos ĝian enhavon kaj ekzakte pleňumos la taskon, libervole akceptitan en la koncerna kunveno en Verona.
Minimume ili prezentu en Zürich la tradukon en nacian lingvon de la fervoja terminaro de E.M.Rosher kaj la ceteran parton de la laborprogramo

1954-1955.

Ni bone komprenas ke tiu tasko estas sufiĉe temporaba, sed oni ne forgesu ke la sukceso alportos bonan reputacion al IFEF, dum nesukceso ridindigos nin.
Retiriĝo jam ne eblas. Temas nun pri venko aŭ malvenko.
Do al la laboro, por ke la T.K.-kunveno en Zurich ne estu demonstracio de nia malkapableco.

LA KOTIZO

En estrarkunveno montriĝis ke nia kotizosistemo, bazita sur la poŝtaj tarifoj ne bone funkcias. Pro la fakto ke - kompare kun la salajroj - la afrankokostoj en unu lando estas pli altaj ol en aliaj, kaj ankaŭ pro tio ke unuj el la landaj organizoj pagas por siaj anoj la valoron de 3 eksterlandaj respondkuponoj, dum aliaj pagas la valoron de 3 eksterlandaj afrankoj, la ŝarĝoj estas nejuste dividitaj.
La danoj kaj la nederlandanoj ekzemple pagas al nia kaso malpli ol la en malpli bona stato vivantaj aŭstraj amikoj.
Kompreneble ni estas devigataj forigi tiun neĝustaĵon.

Tial ni opinias pli bone ke nia kotizo baziĝu sur la Dolaro. Ekzemple triona dolaro jare.

La konsekvenco de tiu ŝanĝo estos por kelkaj landoj konsiderinda altiĝo, dum por aliaj la altigo estos apenaŭ sentebla.

Jam nun ni atentigas pri tiu afero, por ke la landaj organizoj povu fiksi sian starpunkton al tiurilata kongrespropono.

Oni bone konsideru la fakton, ke aŭskultinte la rimarkigojn el la ĉefestraro, la redaktoro kelkfoje devige malpliigas la nombron da paĝoj de Bulteno. Ioma altiĝo de la enspezoj povus forigi riproĉojn kaj doni la eblon al plena disvolviĝo de nia organo.

Kompreneble ankaŭ post eventuala kotizaltigo la libervolaj kontribuaĵoj estas kore akceptataj.

La Estraro.

FAKAJ PRELEGOJ

La komisiono por fakprelegoj elektis kiel temon por la Zurcha kongreso: *La fakedukado al la kandidatoj por la funkcio de maŝinisto sur vapor- elektraj- aŭ Diesel-elektraj lokomotivoj kaj vagonaroj*.

La landaj estraroj sufiĉe frue elektu kompetentan raportiston, kiu multobligu sian raporton - 30 ekzemplerojn - por ke ĉiu delegito kaj la ĉefestraro ricevu ĝin. Ĝi enhavu jenajn detalojn:

1. Kondiĉoj de dungo: faklernejo aŭ fakedukado ktp.
2. Proksimuma aĝo de la dungata kandidato, kaj la komenca funkcio.
3. Daŭro kaj karaktero (ĉu teoria aŭ praktika) de la instruado.
4. Postuloj post la instruado: ekzamenoj ktp.

La prelegoj estu nur konciza enhavo de la raportoj, kun eventuale necesaj klarigoj.

TOMBOLO

Entuziasmigitaj de la bonaj financaj rezultoj en Verona, ni intencas aranĝi tombolon ankaŭ en Zürich. Tial ni petas al ĉiuj lertaj metiistoj kaj amatoroj fabriki iun belan donacon por tiu celo.
Tiuj kiuj ne scias fabriki ion belan, kolektu inter si iom da mono por aĉeti belaĵon, aŭ forprenu ion el la hejmo. Tamen bonvolu ne kolerigi la edzinon, sed ankaŭ ne kunportu al Zürich tion, kion vi intencis ĵeti en la rubujon.

La Estraro.

LASTA ALVOKO AL LOKAJ REPREZENTANTOJ

En Bulteno de januaro 1955 ni deziras presigi kompletan liston de lokaj reprezentantoj. Tial ni ripetas la alvokon aperintan en Bulteno n-ro 5 de majo 1954:

Ĉiu, kiu deziras reprezenti nian movadon en sia logloko sendu antaŭ la 15-a de novembro poŝtkarton kun sia nomo, kompleta adreso kaj la eventuala deĵoradreso kun telefona numero al nia sekretario J.Lok, Orteliusstraat 108.III, Amsterdam-W.

Ĉar ni intencas kompili tute novan liston, ĉi tiu alvoko validas ankaŭ por tiuj, kies adreso aperis jam en la antaŭa listo de lokaj reprezentantoj.

LA POSTKONGRESA KONFERENCO EN SARLANDO

Laŭ interkonsento en nia 6-a IFEF-kongreso en Verona okazos en Sarlando-post nia 7-a kongreso en Zürich-tuteŭropa Fervojista Konferenco de la 14-a de majo ĝis la 16a de majo. Tiu ĉi Fervojista Konferenco estu grandioza manifestacio por nia lingvo *ESPERANTO*, al kiu almenaŭ partoprenu konsiderinda kvanto da partoprenontoj el ĉiu lando.
Ne malatentu la gravecon de la konferenco ĉar la sukceso povos grave kontribui al akcepto de Esperanto kiel Internacia lingvo en Sarlando kaj al plifortigo de IFEF. Jen la unuaj informoj:

PROVIZORA PROGRAMO

Sabato, 14-a de majo: En **Homburg** (Saalbau) de la 20-a ĝis la 2-a postnoktmeze *Malfermo kun amuza vespero*. Citra orkestro, dancorkestro, rulŝuartistoj, biciklaj artistoj kaj la Esperantogrupo Saarbrücken ludos la teatraĵon *Tra la multaj naciaj lingvoj al Esperanto*. Dancado.

Dimanĉo, 15-a de majo: Ekskursoj kaj distraĵoj.

Lundo, 16-a de majo:
9.00 - 12.00 en Saarbrücken (Sindikata domo) Internacia konferenco fervojista. (Por edzinoj apartaj aranĝoj).

La vojaĝeblecoj:
Ekzistas du vojaĝeblecoj por veturi de Zürich al Homburg sabate la 14a de majo:
1a/ Zürich 5.30, Basel 6-41/7-17, Mannheim 12-07/12-18 alveno en HOMBURG je la 14-48.
2a/ Zürich 7-10, Basel 8-33/9-00, Strassburg 10-44/10-54, Metz 12-34/13-25, alveno en Homburg 15-34.

Por la 1a necesas bileto svisa de Zürich al Basel kaj germana de Basel ĝis Bruchmühlbach Grenze (limo). Sarlanda bileto nenecesas ĉar la distanco de la limo al HOMBURG estas nur 7 K.M.-ojn.
Por la 2a la sama svisa bileto, franca bileto de Basel al Stiering - Wendel trans Strasburg-Metz kaj Sarlanda bileto de Saarbrücken ĝis HOMBURG.

La kotizo por la Konferenco:
La kotizo estas 200 FF(francaj frankoj) pagebla al la landa vojaĝgvidanto kune kun la kongreskotizo, au rekte al S-ro Oskar Höh, Goethestrasse 13, HOMBURG, Sarlando.

Aliĝilo por la konferenco:
Sur la kongresaliĝilo tre verŝajne troviĝos la demando, ĉu la kongresaliĝanto ankaŭ aliĝos al la Sarlanda Konferenco. Oni respondu per jes aŭ ne. Se jes, oni skribu sur la kongresaliĝilo supre *Partoprenos la Sarlandan konferencon*. La landaj vojaĝgvidantoj kontrolu tion kaj informu S-ron Oskar Höh pri la ekzakta nombro da partoprenontoj.
En la Januara Numero de Bulteno, aperos pluraj informoj.

La temo dum la Internacia Konferenco Fervojisca estu: La ekzistada batalado de la fervojoj kontraŭ la strata trafiko.*
Unu delegito el ĉiu lando parolu pri tiu ĉi temo, aliaj parolantoj parolu pri liberaj temoj. Ĉiu parolado estu limigita al 15-20 minutojn.
La tekston de ĉiu parolado oni sendu antaŭ la 31an de Januaro 1955 al S-ro Höh (adreso ĉisupre) por ke li povu traduki ĝin en la germanan lingvon por la ĉeestontaj eminentuloj. Parolontoj, kiuj regas la germanan lingvon bonvolu sendi al S-ro Höh la germanan tekston, se eble kelkajn ekzemplerojn por ŝpari al li laboron.
La landaj estraroj do BONE ATENTU la temon por la Sarlanda Konferenco, kaj elektu bona parolanto por ke la konferenco brile sukcesu!

VOJAĜANTA IFEF-EKSPOZICIO

Sinjoro De Bruyne sendis al ni ĉi-suban informilon pri la celo kaj laborplano de la vojaĝanta ekspozicio, kies organizadon akceptis BEFA en la 6-a IFEF-kongreso.

A Celo de la Ekspozicio:

a informi la vizitontojn pri la tutmonda lingva problemo;
b diskonigi la agadon kaj staton de matureco de IFEF kiel solvilo de la lingvaj problemoj por la fervojoj.

B Organizado:

I Transporto de la Ekspozicio:

Du eblecoj estos provataj:
a la diverslandaj IFEF-filioj klopodu akiri unu aŭ du vojaĝantvagonojn ne plu trafikindajn de sia Fervoja Administracio.
b transporto pere de kestoj.
Senpaga transporto facile estos akirata ĉe la diversaj Administracioj.

II Lokoj de travojaĝo:

a de la vagonoj: de stacidomo al stacidomo.
Profito: 1) pli impona
2) salono ne devas esti pretigata nek luata
3) la materialo ne plu devas esti priaranĝata
Malprofito: la vagonoj devos sekvi precizan vojaĝplanon: ili ne povos esti sendataj laŭnecese
b de la kestoj: prefere en la stacidomoj
Profito: la materialo povos esti sendata kie kaj kiam ajn
Malprofito: la materialo ciam devas esti priaranĝata.

III Necesa materialo:

a bildkartoj de la fervojaj stacidomoj (afranko bildflanke)
b fotoj aŭ bildoj pri fervoja materialo, fervojistoj en deĵoro - sen aŭ kun deĵora vestaĵo, amikoj aŭ familianoj.- fervojaj konstruaĵoj (libertempejoj ktp)
c fervojaj horaroj (ili ne nepre estu novaj, sed tamen belaspektaj)
d grandformataj fervojaj landkartoj
e ĉiuspecaj fervojaj eldonaĵoj (turismaj afiŝoj, naci- aŭ Esperantlingvaj, ktp)
f jarlibroj aŭ/kaj periodaĵoj de fervojistaj sindikatoj
g fotoj (minimume sur poŝtkartformato) de la estraranoj de la div-

ersaj IFEF-filioj kaj de la ĉefestraro, prefere en deĵora medio, aŭ/kaj en deĵora vestaĵo
h same kiel sub g, sed de la individuaj membroj de IFEF
i financa helpo estas ĉiam bonvena

IV Laborsistemo:

1) por la individuaj esperantistoj:
ni atendas minimume la alsendadon de la menciaĵoj sub n-ro III-a
2) por la diverslandaj IFEF-filioj:
ili bonvolu indiki unu personon, kiu respondecu pri la kolektado, informado kaj organizado de la ekspozicio.
3) por la individuaj membroj de IFEF:
en ĉiu lando, kie ne estas IFEF-filio, unu persono bonvolu akcepti la respondecon por la kunlaborado en sia lando.

V Ekagado:

Kion IFEF do atendas nunmomente de ni ĉiuj rilate la organizadon de sia ekspozicio ?

1) de la individuaj esperantistoj:
minimume la alsendadon de bildkartoj pri la stacidomoj en la tuja proksimeco de ilia loĝejo
2) de la landaj filioj kaj de la individuaj membroj de IFEF:
la diversaj respondeculoj bonvolu **pormomente** sendi al la BEFA Administra Servo: 42 rue de la Station Quenast Belgio, **nur siajn proponojn kaj sugestojn rilate al la organizado de la ekspozicio.**

Pere de la envenontaj proponoj ĝenerala laborplano estos starigata.

L. de Bruyne.

EMINENTULOJ PROPONAS KUNLABORON

Laŭ sugesto de s-ro Blondeaux kaj altirata de la ĉiam pliboniĝanta enhavo de nia Bulteno, s-ro E.M.Rosher sendis al ni kelkajn artikolojn por nia gazeto. Kompreneble ni tre ĝojas povi publikigi en Bulteno artikolojn kaj tradukojn de eminentulo kia s-ro Rosher.
Konvinkite ke tia kunlaboro favore influas la nivelon de nia organo, ni danke akceptas lian proponon de kunlaborado. Eventuale s-ro Rosher povas aldoni al la teknikaj artikoloj simplan klarigan desegnon.

Same plezurigas nin ankaŭ la artikoloj ricevitaj de s-ro Rebiĉek kiu skribas:

"Mi ĉiam ĝojas je la ricevo de la Bulteno; kun intereso mi legas pri la evoluo de nia IFEF kaj la organizaj aferoj. Se vi trovas en iu germana fakgazeto tradukindan artikolon mi volonte tradukos ĝin.

Dume mi serĉas - kiel vi vidas - en "antikvaj" jarkolektoj, sed certe pli valoraj estus aktualaĵoj".

El Germanio oni do sendu al li interesan materialon. La adreson havigos nia sekretario.

Ĉar s-ro R opinias ke nia Bulteno meritas pli allogan titolpaĝon ni intencas baldaŭ anstataŭi la nunan titolbildon per tiu, kiu sendis s-ro R antaŭ pli ol nun jaro.. Pro ŝparemo ni uzis ĝis nun la ankoraŭ ne eluzitan malnovan.

La Redaktoro.

ERARO

La titolpaĝo de la antaŭa Bulteno erare mencias: 6-a jaro n-ro 7; oni bonvolu jene korekti: 7-a jaro n-ro 1.

JUGOSLAVIAJ FERVOJISTOJ - POSEDANTOJ DE LA FERVOJOJ

Dum junio ĉi-jare jugoslaviaj fervojistoj elektis siajn reprezentantojn, nome siajn laboristajn konsilantarojn kaj komitatojn, kiuj je ilia nomo estras la fervojojn. Kelkajn tagojn poste ĝisnunaj ĉefoj, estroj de la entreprenoj kaj direktoroj, transdonis la kompetencajn aferojn al nove elektitaj komitatoj de la konsilantaro.

Ĝisnunajn ĉefojn laŭleĝe aŭtomate oni elektas en la komitatojn en ĉiu entrepreno. El ĉiu malgranda ĝis granda fako estis formitaj respondecaj forumoj, anstataŭ la ĝisnunaj direkcioj.
El ĉiuj regionaj entreprenoj, nomataj *Transport-entreprenoj* por la tuta lando.

La plej interesaj kaj solenaj momentoj estas, kiam ĝisnunaj ĉefoj de la entrepreno kaj de la direktoroj per bondeziraj vortoj transdonas estrarajn kompetencojn al nove elektitaj delegitoj de la fervojistoj. Jam en la unuaj kunsidoj de nove elektita konsilantaro oni povis rimarki ke estintaj konsilantoj donis multajn bonajn proponojn por estonta laboro. Tio pruvas, ke en ĝisnuna dujara kaj ne laŭleĝa agado la konsilantaro en entreprenoj bone pristudis sian taskon.

En aliaj ne-fervojistaj entreprenoj kaj fabrikoj en Jugoslavio, laboristoj prenis la estradon en siaj entreprenoj antaŭ du jaroj.

Do, post preskaŭ dujara studado de la Marksista doktrino, ankaŭ la fervojistoj sukcesis efektivigi la devizon:
LA TERO AL VILAĜANOJ - LA FABRIKOJ AL LABORISTOJ.

Franjo Debiĉ.

PAVIANO MANIPULAS LA SIGNALOJN

La kunlaborado inter paviano kaj signalisto estas rememorigata per malnova foto malkaŝita en Springs Sud-Afriko.

La bildo montras pavianon manipulantan la signalajn levilojn por

sia posedanto, s-ro J.H.Wilde ĉe Uitenhage stacio S.A. antaŭ 50 jaroj.

Oni diras, ke la paviano manipulis la pintrelojn laŭ fajfaj signaloj donitaj de sia posedanto, kaj tiel lertiĝis, ke ĝi sciis kiujn levilojn uzi por ĉiu trajno, sen instrukcioj. Oni asertas ke la paviano neniam faris eraron. La fervojaj oficialuloj kontrolis ĝiajn agojn kaj aprobis ke ĝi daŭre funkciadu. Krom tio, la paviano staru sur la perono por enmanigi la ŝlosilojn de la karbonujo ĉe Uitenhage al la lokomotivestroj dum ili preterpasas.

El Rhodesia Railways Magazine de augusto 1954, tradukis

Edward M.Rosher

SEPDEKJARA JUBILEO DE ZONTEMPO

Ni en la nuna tempo trovas tute memkompreneble, ke vojaĝante el Parizo al Moskvo, ni devas ŝanĝi la tempindikon de nia poŝhorloĝo ĉe la limstacioj du foje po unu horo(depreni). Same memkompreneble por ni estas, ke en tuta Francujo, Germanujo, aŭ Rumanujo ktp, koncize ene de la ŝtatlimoj (escepton faras grandŝtatoj, kiel ekz. Sovjetio, Usono, k.s.), ĉu ni veturas al kiu ajn loko, ĉie la horloĝo en la stacioj kaj eĉ surstrate montras la saman horon, kiel nia poŝhorloĝo, kiun ni egaligis kun la horloĝo dum nia forveturo ekz. de la ĉefurbo.
Sed estas certe interese scii, ke ne ĉiam estis tiel. Antaŭ cent jaroj ĉiu urbo havis sian precizan, lokan propran tempon, regulatan laŭ la preciza kulminacio de la suno.

Kaj nun do permesu, ke ni reflugu en la pasinton, kaj ni haltu ekz. en la jaro 1854. Samtempe ni orientiĝas ke ni staras ie en la iama Aŭstro-Hungara monarkio, en ĝia iama reĝolando Behemio kaj la apuda markgraflando Moravio, la nuna okcidenta parto de la Ĉeĥoslovaka respubliko. En tiu jaro ekzistis en la menciita ŝtato 6.600 km da fervojlinioj, kies posedantoj estis diversaj kompanioj. Ĉiu el ili presis siajn horarojn kaj en tiu ĉi jaro kredeble oni indikis la for- kaj alveturojn sole en kvaronhoroj. Sed la fervojistoj kaj eĉ la pasaĝeroj spertis jam tiam ke veturante en la direkto orient-okcidenta, ekz. el Olomouc al Praha, oni malfacile kalkulis la ĝustan alvenon de la trajno en Praha, komparante ĝin kun la tiea loka tempo. Tio okazis eĉ se oni sekvis precize, ke la trajno dumvoje ne malfruiĝis. Se iu feliĉulo kaj-riĉulo posedis horloĝon, li konstatis, ke - alĝustiginte ĝin laŭ la loka tempo en Olomouc kaj komparante ĝin post la alveno kun la loka tempo en Praha - ke la prahaaj horloĝoj montras 15 minutojn malpli, kaj inverse. Simplulo certe cerbumis pri tio, dum klerulo sciis la kaŭzon de tiu problemo.

La verkisto Jules Verne uzis ja tiun ĉi fakton en sia romano: *Vojaĝo ĉirkaŭ la mondo*.
La fervojkompanioj staris antaŭ la problemo, kiel aranĝi tiun ĉi aferon kontentige, ĉar aŭdiĝis plendoj de pasaĝeroj pro malfacilaĵoj.
Praktike nome ne estis ja eble konstrui la horarojn laŭ la lokaj temp-

oj. Tio estus tre malfacila, kaj temponraba procedo. Oni enkondukis do la t.n. *mezan tempon*, prenante la lokan tempon de iu stacio kaj urbo, situanta proksimume meze de la linioj, etendiĝantaj de oriento al okcidento. En la kontaktstacioj de du kompanioj la pasaĝeroj devis atenti la diferencon inter la meztempoj de ambaŭ kompanioj.
Sed eĉ tio ne forigis la ĥaoson. Fine okupis sin pri la problemo mem la ministro de komerco (sub kies leĝpovo la fervojoj apartenis tiam), kaj ordonis per dekreto en la jaro 1876 jenon:

Por ĉiuj aŭstriaj fervojlinioj, situantaj okcidenten de Kraków, estas decida unueca tempo de Praha; por linioj, situantaj orienten de Kraków, estas decida unueca tempo de Budapest.

La diferenco de tiuj ambaŭ unuecaj tempoj estis 18 minutoj.
La efektivigo de tiu ĉi dekreto ne estis facila. La linioj de unuopaj fervojkompanioj kruciĝis ofte, la teritorioj, priservataj de unuopaj linioj traplektiĝadis. Kaj ja eĉ tiu ĉi aranĝo kondukis al sufiĉe komplikaj sekvoj. Ekz. en Behumín (la tiama Oderberg) kuntuŝiĝis tri fervojkompanioj, nome: la linio Košice-Bohumín, por kiu validis la budapesta tempo. La linio Wien-Kraków de la kompanio Norda fervojo de imperiestro Ferdinand. La linio al Germanujo, por kiu validis la berlina tempo. Krome ekzistis kompreneble la loka tempo de Bohmín.
Tiujn ĉi malfacilaĵojn spertis ankaŭ la ceteraj ŝtatoj.

Tial en la jaro 1883 okazis en Romo konferenco, dum kiu estis pritraktata propono pri unueca m o n d t e m p o .
Sed la traktado ne sukcesis, kompreneble, ĉar neniu ja volis havi ekz. tagmezon je la 6-a matene, matenmanĝon je la 18-a vespere.
Tial unu jaron poste oni kunvokis novan mondkongreson al Washington, por atingi pli konvenan rezulton. Tiam Usono jam uzis siajn *zontempojn*, kaj la kongreso okupis sin pri tiu ĉi aranĝo, kiu enradikiĝis jam en Usono, eĉ en la tiea publika vivo, do ne nur ĉe la fervojkompanioj. Kvankam la kongreson partoprenis ankaŭ reprezentantoj de Aŭstro-Hungario kaj de Germanio, kiuj do povis perobserve konvinkiĝi en Usono pri la praktikeco de tiu temparanĝo, oni tamen multe diskutis, ĉu la aranĝon akcepti sole por fervojoj, aŭ ankaŭ por poŝto, aŭ ja eĉ por la publika vivo. Fine nur la Hungaraj Ŝtataj Fervojoj proponis la 6-11-'90 pritrakti la zontempon serioze ankaŭ por Eŭropo, dividante la kontinenton en tri zonoj: okcidenta, meza kaj orienta.
La priesplorado de tiu ĉi propono daŭris poste ne tro longe, ĉar ĝi estis fine akceptita de post la 1-6-1891 en Germanujo, ka de post la 1-10-1891 ankaŭ en la Aŭstro-Hungara monarkio.

Nuntempe neniu fervojisto aŭ civilo meditas pri tio, kioman klopodon postulis la enkonduko de tiu ĉi temparanĝo, elvokita per la evoluo sole de la fervojoj.

Laŭ artikolo de Kühn en *Železniční Revue*, jarkol. XXIII/n-ro 10

tradukis: -eto.

FESTOTAGO EN MELBOURNE: VICTORIA

CENTJARA DATREVENO DE LA FERVOJO EN AŬSTRALIO

La 13a de septembro 1954 estos por la fervojistoj en Aŭstralio memorinda tago. Je tiu dato en 1854 ekfunkciis la unua trajno en tiu ĉi mondparto: lokomotivo kun kvar vagonoj konstruitaj en Aŭstralio ekfunkciis inter Flinders Strata kaj Sandridge (nun nomita *Port Melbourne*), laŭ distanco de tri km; la hortabelo estis po duonhora.
Post nelonge aliaj ŝtatoj en Aŭstralio komencis konstrui fervojojn.
Jaron post jaro la arĝentaj rubandoj serpentumis tra la tuta lando, sed kelkaj ŝtatoj konstruis (ne uniformajn) rel-larĝojn diversajn, pro tio oni devis bedaŭrinde vagonŝanĝi ĉe la ŝtatlimoj. Dum la pasinta jarcento la enloĝantaro de Melbourne kreskis ĝis unu kaj kvarona milionoj. La ĉefestraro fervoja jam planas pri konstruado de tubfervojoj por transporti la homamason ĉar nuntempe Flinders-stacidomo estas unu el la plej okupitaj stacidomoj en la tuta mondo kun 16 kajoj, plenaj de vojaĝantoj en la plej urĝaj horoj.
Elektraj trajnoj preterpasas unu la alian ĉiukvarminute: en ĉi tiu jaro kamparaj linioj iĝis elektraj, la plej longa distanco (96 km) estas al la urbo Warregul, poste aliaj linioj sekvos en la kamparo: por pli longaj distancoj Diesel-elektraj lokomotivoj anstataŭas la vaporlokomotivon. Je la festotago, la 13-a de septembro la Flinders Strata Stacidomo havos tre festan aspekton pro abundo da flagoj kaj elektraj lumoj dumnokte, memoriĝe al la datreveno la registraro aldonas la unuan jubilean poŝtmarkon pri la fervojo en Aŭstralio.

E. Crowe (Sekr. A.A.F.E.).

Al la Redaktoro

Kara amiko, bonvolu noti ke ĉiam viaj kolegoj en Aŭstralio ĝojas kiam alvenis la Bulteno: gratulon— Ĝi estas nia nura kunigilo kun fervojistaj gekolegoj. La granda distanco inter ni malpermesos nin partopreni en la ĉiujaraj kongresoj, do duoble nin interesis la kongresaj raportoj.

E. C.

MIRAKLO ?

Ĝenerale oni asertas, ke en la nuna teknika jarcento ne plu okazas mirakloj. Malgraŭ tio mi ne kredas tion. La sekvantan travivaĵon, kiun mi nun volas rakonti, mi opinias vera miraklo.

En la pasinta printempo mi gvidis, kiel ĉiutage, pasaĝertrajnon de Grafing - Wasserburg. La fervojo kondukis tra diversaj vilaĝoj kaj la vojoj sur ĉi tiu linio ne estas baritaj.
La trajno veturis ĉirkaŭ 50 km po/hore. Subite mi vidis en ĉir-

kaŭ 50 m distanco de mia lokomotivo infaneton (du jaran) sidantan sur infanbiciklo, meze inter la reloj. Mansignante ĝi salutis la trajnon, ne antaŭsentante la teruregan danĝeron. Tuj mi signalis, sed la knabeto restis mansignante inter la reloj, ĉar li estis tro juna por ekkoni la danĝeron. Malgraŭ plej forta bremsado mi ne sukcesis haltigi la trajnon. Senpotence starante sur la lokomotivo, mi estis devigata rigardi la tutan okazon, ĝis la momento, kiam la knabeto estis kaptata de la lokomotivo. Mi nur vidis ankoraŭ, kiel la ludbiciklo, la infano, kaj la ĉapeto flugis tra la aero, flanke de la lokomotivo, ĝis la barilo apud la reloj.

Estis por mi tre teruraj sekundoj, ĝis ekhaltis la trajno.
Mi volas konfesi, ke iomete tremis miaj genuoj, kiam mi forlasis la lokomotivon por rigardi la terurajn konsekvencojn de la akcidento.
Sed okazis miraklo - la knabeto estis vivanta!
Tre laŭte li vokis la patrinon. Tuj mi portis la sangokovritan infaneton en la gepatran domon, sed nur ĝis la kortopordego, kie staris grandega, nigra hundo, la plej bona ludkamarado de la knabeto, kiu montris al mi ĝiajn danĝerajn dentojn. Tial mi estis devigata remeti la vunditan infanon teren, kaj atendi ĝis la gepatroj alvenis.
La tumulto de la hundo atentigis ilin pri la katastrofo.
Mi timis, ke la knabo mortos en miaj brakoj, ĉar mi vidis sangon sur la tuta korpo. Kiom surprizita mi do estis, kiam mi poste aŭdis ke la knabeto estis negrave vundita je la kapo, kaj ke la rapide vokita kuracisto ordigis la ŝajne vivdanĝeran aferon per kelkaj pinglo-pinĉoj?

Ĉu tio ne estas miraklo ?

Anton Weber
lokomotivestro
Wasserburg, Germanio.

EL LA GAZETARO

Kvankam multaj komunikoj el la Gazetaro pro spacmanko en nia Bulteno ne povis esti publikigitaj kaj pro tio fariĝis ne plu aktualaj, ni tamen daŭrigos mencii la komunikojn el la Gazetaro pri IFEF.
Tiuj komunikoj grave helpas disvastigi la famon pri IFEF ĝis en la plej ekstremaj anguloj de la mondo kaj ĉiu helpu nin en tio.

Okaze de la Universala kongreso en Haarlem, la Nederlanda Radio-Stacio Hilversumo elsendis ĉiuvespere raporton pri la ĉiutagaj okazintaĵoj. Dum la lasta elsendo oni i.a. raportis pri la fak-kunsido de la fervojistoj, al kiu partoprenis diversaj IFEF-anoj el 5 landoj. El la ĉefestraro ĉeestis la sekretario kaj redaktoro, kiuj raportis pri la rezultatoj en Hispanio. Kolego Otto Walder el Svisio komentis la enhavon de la kongresregularo pritraktota en Zürich.
Okaze de la nacia Hispana kongreso de Esperanto en Zaragoza la tiea Radio-stacio elsendis mallongajn paroladetojn de diverslandaj gastoj.
Nia prezidanto parolis antaŭ la mikrofono nome de IFEF.